



HAL
open science

Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française

Silvia Marzagalli

► **To cite this version:**

Silvia Marzagalli. Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française. *Revue d'histoire maritime*, 2010, 10-11, pp.31-42. 10.70551/DDEO2656 . hal-04826542

HAL Id: hal-04826542

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04826542v1>

Submitted on 9 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation*

Marzagalli – 979-10-231-1734-9



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5
Tranchant – 979-10-231-1733-2
Marzagalli – 979-10-231-1734-9
Marnot – 979-10-231-1735-6
Emmer – 979-10-231-1736-3
Harlaftis – 979-10-231-1737-0
Weber – 979-10-231-1738-7
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0
Lenhof – 979-10-231-1741-7
Polonia – 979-10-231-1742-4
D'Angelo – 979-10-231-1743-1
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8
Sarrazin – 979-10-231-1745-5
Sauzeau – 979-10-231-1746-2
Normand – 979-10-231-1747-9
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6
Amorim – 979-10-231-1749-3
Borde – 979-10-231-1750-9
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3
Bruneau – 979-10-231-1753-0
Vallejo – 979-10-231-1754-7
Chaline – 979-10-231-1755-4
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1
North – 979-10-231-1757-8
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	
Jean-Pierre Poussou	5
Introduction	
Gérard Le Bouëdec	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
Mathias Tranchant	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
Silvia Marzagalli	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Bruno Marnot	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
Peter C. Emmer	63
L'histoire maritime en Grèce	
Gelina Harlaftis	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Klaus Weber	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
Gilbert Buti et Jacques Péret	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
Jean-Louis Lenhof	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
Amélia Polónia	175
L'histoire maritime en Italie	
Michela D'Angelo	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
Jean-Luc Sarrazin	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX ^e siècle	
Thierry Sauzeau	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
France Normand	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
René Taudal Poulsen	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
Inês Amorim	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
Christian Borde	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
Sylviane Llinares et Philippe Hroděj	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
Jean de Préneuf et Martin Motte	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
Jean-Baptiste Bruneau	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
Eduardo Aznar Vallejo	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
Olivier Chaline	389
Exploration, découverte et représentations	
Christian Huetz de Lempis et Claire Laux	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
Michael North	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
Philippe Haudrère	421
Bibliographie	423

LES ÉCHANGES MARITIMES À L'ÉPOQUE MODERNE : BILAN ET PERSPECTIVES DE LA RECHERCHE FRANÇAISE

Silvia Marzagalli

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine, Nice

L'étude des échanges maritimes constitue un thème central pour l'époque moderne dans la mesure où cette période se caractérise par l'expansion considérable des horizons géographiques européens et par la mise en place d'un commerce d'ampleur mondiale, d'un volume de plus en plus considérable. Les Français ont été des acteurs de premier plan dans ce processus : massivement présents à Terre-Neuve dès le début du XVI^e siècle, puis aux Antilles et dans l'Amérique ibérique avant même la réussite de la colonisation française, ils ont infiltré l'espace maritime asiatique à partir du XVII^e siècle, puis affirmé leur primauté dans le commerce antillais et leur intégration dans les circuits de la traite négrière au XVIII^e siècle.

Les conséquences de cette expansion des horizons commerciaux européens sont majeures. Les cargaisons ainsi déplacées, puis commercialisées suivant des itinéraires et des logiques complexes, ont aussi modifié les habitudes alimentaires et vestimentaires, voire l'environnement matériel et mental des individus et des sociétés de la planète, car ces navires véhiculaient également livres, hommes et idées. Les bâtiments qui ont sillonné les océans ont permis à de milliers de marchands et de négociants français d'engranger des profits réinvestis ensuite dans de multiples activités. Des dizaines de milliers de marins et leur famille y ont gagné leur pain quotidien, tout comme les entrepreneurs et ouvriers des industries liées à la navigation, comme la construction navale, l'avitaillement ou la tonnellerie, ou les activités dépendant du commerce maritime pour l'approvisionnement en matières premières ou la vente des produits finis. Dans les cales d'une partie de ces navires français, plus d'un million d'hommes, femmes, enfants africains a été déporté aux Amériques pour alimenter un système d'exploitation de main-d'œuvre sans précédent,

destiné à produire des biens dont la vente alimentait les échanges et enrichissait les métropoles européennes.

Avec le déplacement du cœur des échanges de la Méditerranée à l'Atlantique, les équilibres en Europe se modifient. Les pays de la façade atlantique émergent, s'imposent sur le plan économique et politique : après les Ibériques « découvreurs » des Nouveaux Mondes, s'affirment la Hollande, l'Angleterre et la France, fortes de leurs empires coloniaux et de leur participation aux retombées commerciales des empires ibériques. La célèbre carte de Fernand Braudel, illustrant l'expansion des itinéraires maritimes européens en 1500 et en 1775, traduit bien ce processus, en même temps qu'elle représente l'orientation d'une bonne génération de chercheurs, qui ont volontiers rivé leur regard vers les horizons lointains et exotiques qui constituent indéniablement la grande nouveauté de l'époque moderne. La récente synthèse *Les Français, la terre et la mer* publiée sous la direction d'A. Cabantous, A. Lespagnol et F. Péron [356] reflète parfaitement les forces et faiblesses de nos connaissances, très détaillées sur certains aspects, fort lacunaires pour bien d'autres.

32

L'attrait de cette formidable expansion et ses répercussions sur l'économie européenne ont ainsi longtemps relégué au deuxième plan les trafics côtiers ainsi que les échanges plus traditionnels : si le commerce du Levant n'a pas été oublié en raison de son relatif exotisme, le cabotage national et intereuropéen des pondéraux et des denrées ordinaires a suscité jusqu'à une époque récente peu de vocations.

L'objet de cette contribution n'est pas de présenter de manière exhaustive les études menées en France sur les échanges maritimes à l'époque moderne, tâche dont l'ampleur aurait de quoi effrayer, tant cette production est riche. Il s'agit, plus modestement, de parcourir les grands moments qui ont rythmé cette production historiographique, afin de mieux comprendre les approches, les résultats et les limites – ou du moins les déséquilibres certains – qui la caractérisent¹. C'est, par ailleurs, à partir de ces acquis et de ces lacunes que de tendances susceptibles de dégager de résultats novateurs ont pu se dégager au cours des dernières années.

1 Dans le souci de réduire l'ampleur de l'analyse, j'ai pris le parti discutable de ne pas passer en revue les études des maisons et dynasties du négoce maritime qui, tout en jetant un éclairage parfois irremplaçable sur les logiques de fonctionnement des échanges, se proposent d'étudier davantage la réussite ou l'échec social d'un lignage que les échanges maritimes en tant que tels. Je ne m'attarderai pas non plus sur les travaux qui s'intéressent aux aspects juridiques des trafics maritimes (droits, franchises) ou aux problèmes inhérents à la navigation (assurances, naufrages), bien que la compréhension correcte de ces aspects soit un préalable incontournable pour toute analyse du commerce maritime.

L'HISTORIOGRAPHIE SUR LES ÉCHANGES MARITIMES À L'ÉPOQUE MODERNE DES ORIGINES AUX ANNÉES 1970

Les objets et les approches utilisées pour l'analyse du commerce maritime ont évolué au fil des générations. Du point de vue quantitatif, l'essentiel des études françaises en la matière se situe entre la fin de la seconde guerre mondiale et la fin des années 1970. Cette production, née de l'influence des *Annales* et portée par la vague du quantitatif et du sériel, avait toutefois été précédée par quelques travaux plus anciens.

Au tournant du XIX^e siècle, les travaux pionniers de Paul Masson sur le commerce du Levant [1155, 1156], l'étude de E. Garnault [719] sur le commerce rochelais avec le Canada au XVIII^e siècle, tout comme les quatre volumes consacrés par T. Malvezin au commerce de Bordeaux depuis ses origines [1115] marquent l'émergence d'une reconstruction historique fondée sur la collecte laborieuse des données statistiques et des documents préconisée par l'école positiviste. La publication de documents, dans les annexes de ces études ou en tant qu'ouvrages autonomes [276, 96], se révèle d'autant plus précieuse aujourd'hui que les destructions du XX^e siècle ont réduit en cendre une bonne partie des originaux. Ce même esprit de collecte et de présentation critique de sources anime les 12 volumes des *Mémoires et documents pour servir à l'histoire du commerce et de l'industrie en France* publiés sous la direction de Julien Hayem [810], qui comprend plusieurs contributions consacrées aux échanges maritimes.

L'entre-deux-guerres n'est pas particulièrement fécond en publications concernant l'histoire du commerce maritime : on soulignera cependant les travaux de Gaston Martin sur la traite négrière [1143], qui dévoilent une page douloureuse du passé maritime français sur laquelle les travaux antérieurs avaient été singulièrement silencieux, et l'enquête d'A. Girard sur les activités des Français à l'étranger, à Séville et Cadix notamment [1690]. C'est toutefois en ces années un peu creuses en études sur les échanges maritimes que l'École des Annales se développe et inspire la génération qui arrive alors à maturité, qui compte en son sein quelques futurs grands noms de l'historiographie maritimiste :

- Jacques Lacour-Gayet (1883-1953)
- Gaston Martin (1886-1960)
- Pierre Dardel (1895- ?)
- Fernand Braudel (1902-1984)
- Charles Carrière (1906-1986)
- Auguste Toussaint (1911-1987)
- Michel Mollat du Jourdin (1911-1996)

- Louis Dermigny (1916-1974).

Ces historiens produisent dans le deuxième après-guerre des travaux novateurs, qui influencent la génération née dans l'entre-deux-guerres : celle-ci intègre parfaitement le renouveau prôné par les Annales et épouse la cause de l'étude des structures et des conjonctures économiques. La moitié de grandes figures de l'histoire maritime française qui ont marqué la recherche jusqu'aux années 1980-1990 est née dans les années 1920. Arrivés sur le marché du travail dans les années 1960-1970, dans une phase d'expansion universitaire, ils ont pu dominer la recherche française pendant plusieurs décennies :

34

- Robert Richard (1919-1996)
- Frédéric Mauro (1921-2001)
- François Crouzet (1922-2010)
- Jean Tarrade (1922-)
- Pierre Chaunu (1923-2010)
- Jean Delumeau (1923-)
- Étienne Trocmé (1924-2002)
- Pierre Jeannin (1924-2004)
- Jean Meyer (1924-)
- Michel Morineau (1929-2007)
- Paul Butel (1931-)
- Maurice Aymard (1936-)
- Christian Huetz de Lempis (1938-).

C'est aux historiens nés entre le début du *xx*^e siècle et dans l'entre-deux-guerres qui revient donc le mérite d'avoir donné une impulsion fondamentale à l'essor des études quantitatives du commerce et de la navigation qui caractérise l'historiographie française dans les années 1950-1970. Leurs travaux ont permis de placer la France au cœur de la recherche maritimiste internationale, en position dominante, voire hégémonique. À cette école se sont nourris les travaux de chercheurs étrangers, italiens notamment, tels Alberto Caracciolo (1926-2002) [373], Alberto Tenenti (1924-2002) [1546], ou encore Ruggiero Romano (1923-2002), venus suivre en France les enseignements des maîtres. Ruggiero Romano, arrivé à Paris en 1948, est remarqué par Fernand Braudel, qui l'attelle à l'étude de la navigation de Livourne au début de l'époque moderne [272] ; elle lui vaudra l'appui du maître lors de sa nomination à une direction d'études à l'École pratique des hautes études.

En ces années décisives, Michel Mollat de Jourdin, qui avait consacré en 1951-1952 sa thèse aux ports normands à la fin du Moyen Âge et sa thèse complémentaire à Dieppe au xv^e siècle [1216-1217], joue un rôle fondamental dans l'animation de la recherche internationale en histoire maritime. Il est en effet l'initiateur des colloques internationaux d'histoire maritime, dont les quatre premiers ont lieu à Paris [C30, C31, C32 ; C49]. Ce travail de coordination et diffusion scientifique internationale débouche sur la fondation de la Commission internationale d'histoire maritime <www.icmh.org.uk>, qui voit le jour lors du V^e Colloque international d'histoire maritime tenu à Lisbonne en 1960 dans le cadre des rencontres organisées par le Comité international des sciences historiques. Elle fédère depuis les commissions nationales d'histoire maritime, dont la Société française d'histoire maritime <www.sfhm.asso.fr>.

Parallèlement, la visibilité de ce courant historiographique est accrue par la collection lancée en 1951, « Ports, Routes, Trafics », publiée par SEVPEN, qui devient une référence pour les études sur les échanges maritimes (fig. 1). La collection connaît ses heures de gloire dans les années 1960 : sur un total de 28 titres, 19 sont sortis dans cette décennie. La majorité de ces études – 15 – porte sur la période moderne ; huit autres abordent la période moderne conjointement à une autre, dont six avec l'époque médiévale. Ce dernier lien apparaît d'autant plus naturel que parallèlement et à la suite de Michel Mollat d'autres médiévistes comme J. Touchard, J. Heers, J. Bernard étudient remarquablement ces questions (voir le texte de M. Tranchant dans ce même volume).



Fig. 1 : Nombre de volumes parus dans la collection « Ports, Routes, Trafics » chez SEVPEN et période historique traitée

Au cours des années 1950-1960, les historiens français s'attachent tout particulièrement à l'étude des trafics lointains, exotiques, aux cargaisons

riches. De Séville [436] à la Chine [593, 594], du Portugal [1174] aux Philippines [437] et aux Mascareignes [1571], H. et P. Chaunu, L. Dermigny, F. Mauro, A. Toussaint publient les résultats de leurs recherches fondées sur le dépouillement massif de sources sérielles des mouvements portuaires².

Plusieurs historiens analysent de manière fouillée les trafics des grands ports dans le cadre de travaux monographiques. Le ton avait été donné par F. Braudel et R. Romano avec leur étude sur Livourne [272]. Étienne Trocmé et Marcel Delafosse [1591] s'attachent ainsi au commerce de La Rochelle dans la première modernité, Jean Tanguy à celui du Nantes au ^{xvi}^e siècle [1539], Pierre Dardel à Rouen et Le Havre au ^{xviii}^e siècle [537-539], Jean Delumeau – qui s'était déjà intéressé au commerce de l'alun à Rome [584] – à Saint Malo sous Louis XIV [585], Maurice Aymard au commerce de blé en Adriatique au ^{xvi}^e siècle [62]. François Crouzet consacre sa thèse au commerce britannique à l'époque du Blocus [1714], qui le mène par la suite à comparer les économies française et britannique [510].

36

Ce foisonnement des recherches permet d'envisager des projets chronologiquement plus larges qui voient le jour dans les années 1950-1970, telle l'*Histoire du commerce* en 4 volumes de Lacour-Gayet [961], ou l'histoire du commerce de Marseille en 7 volumes sous la direction de Gaston Rambert [1394]. Mais les apports de ces études alimentent surtout les premières synthèses, qui s'efforcent de condenser l'ensemble des acquis : l'*Histoire économique et sociale du monde* parue sous la direction de Pierre Léon [1061], traduite aussi en d'autres langues, et l'*Histoire économique et sociale de la France*, sous la direction de Fernand Braudel et Ernest Labrousse [273]. Ces travaux, publiés vers la fin des années 1970, intègrent également les résultats des nombreuses thèses d'histoire maritime soutenues dans cette décennie.

LES ANNÉES 1970-1990 :

APOGÉE ET DÉCLIN D'UNE APPROCHE HISTORIOGRAPHIQUE QUANTITATIVE

Dans les années 1970-1990, un intérêt majeur se dégage pour le ^{xviii}^e siècle français, relativement délaissé jusque là au profit des analyses des trafics ibériques et de ceux de la première modernité. Cette prédominance pour

2 Le fait que l'étude plus systématique du commerce maritime à l'époque moderne ne démarre véritablement que dans les années 1950 n'est pas sans conséquences sur la conservation des sources, victimes souvent des destructions de la seconde guerre mondiale, ou jetées par les héritiers des entreprises qui n'y voyaient pas forcément d'intérêt. Ainsi, on cherchera en vain, en France, les correspondances marchandes de la première modernité, ce qui peut contribuer à expliquer la prédominance des études fondées sur les sources portuaires et douanières lorsqu'il s'agit d'appréhender les échanges.

le siècle des Lumières ne tient pas seulement au fait qu'on assiste alors à l'apogée du commerce atlantique, mais aussi et avant tout à des raisons documentaires : avant que la mise en place d'instances de contrôle sur les littoraux et de régulation du commerce international dans le cadre d'une politique mercantiliste ne contribue à multiplier les données sérielles et statistiques, la reconstitution des flux de marchandises et de navires passe, pour le cas français, par une véritable pêche à la ligne, dans les minutes notariales pour l'essentiel : autant dire qu'elle n'attire pas de foules de chercheurs.

Parallèlement, alors que les études les plus anciennes, menées à l'aube de l'ère informatique, lorsque l'histoire sérielle battait son plein, se consacraient presque exclusivement aux trafics portuaires, la centralité acquise désormais par l'histoire sociale pousse la génération qui achève sa thèse d'État dans les années 1970 à lier avec bonheur la description et l'étude de l'évolution des échanges avec une attention plus marquée pour les acteurs et les pratiques commerciales qui soutenaient les trafics, voire à analyser le monde du négoce en tant que composante d'une société urbaine complexe et propre aux villes maritimes.

Chaque grand port français du XVIII^e siècle fait alors l'objet d'une thèse : Nantes est étudiée par J. Meyer [1184], Bordeaux par P. Butel [326-327] et C. Huetz de Lempis [872], Marseille par C. Carrière [385], Dunkerque par C. Pfister [1352], Saint-Malo par A. Lespagnol [1072], Bayonne par J. Pontet [1368], enfin Lorient par G. Le Bouëdec [1007-1008] qui, de par la nature particulière de ce port, pose la question cruciale du rapport entre État, activités maritimes, développement portuaire. La foule de données chiffrées livrées par ces thèses et les tendances de fond qu'elles ont permis de dégager ont été diffusées et vulgarisées dans les beaux volumes édités chez Privat dans la collection « Histoire des villes », ou encore dans des ouvrages collectifs consacrés à l'histoire d'une ville, telle l'*Histoire de Bordeaux* [1692 à 1698].

Ces études demeurent toutefois étanches aux approches historiographiques qui s'affirment depuis la fin des années 1960 dans l'historiographie anglo-américaine, lesquelles s'efforcent de concevoir l'Atlantique comme un pont entre les continents dans lequel se construit au cours de l'époque moderne un tissu d'interrelations changeant à jamais la destinée des hommes et de femmes qui y vivaient. Les études menées sur tel ou tel port français ne cherchent pas à insérer celui-ci dans un cadre conceptuel plus large, comme le fait John J. Clark dans son étude sur le commerce de La Rochelle au XVIII^e siècle [446]. Et si elles retracent le tissu des relations du port avec le monde, ces relations sont conçues souvent en termes bilatéraux, dans ce que j'appellerai une logique linéaire des échanges, par opposition à une logique systémique. Les questions

relatives à la balance du commerce, à la nature « passive » ou « active » de la navigation acquièrent ainsi une place centrale dans la réflexion des chercheurs français, ce qui reflète davantage les orientations mercantilistes de la politique commerciale française que les préoccupations et logiques propres au négoce. Le décrochage de l'histoire maritime française des éléments novateurs exogènes a sans doute commencé dans les années 1970 où l'école française livrait ses derniers chefs-d'œuvre d'une époque quantitative déjà révolue. Ce sont les pages consacrées à l'histoire sociale, surtout celles l'abordant de manière innovante à partir du tissu relationnel des acteurs qu'on retrouve par exemple chez Charles Carrière et André Lespagnol, qui constituent l'apport le plus fécond de ces thèses, indéniablement celui qui résiste le mieux à l'usure du temps.

38

En parallèle, les chercheurs actifs dans les années 1970-1980 continuent à s'intéresser aux trafics lointains : côté thèses, il faut signaler celles de Ph. Haudrière sur la Compagnie des Indes orientales [805], de J. Tarrade sur le commerce antillais après la guerre de Sept Ans [1542], de M. Morineau sur la question fondamentale de l'arrivée de l'argent américain dans l'économie européenne et de ses effets [1691]. S. Daget [529-530] relançait de son côté la question de la traite négrière, s'efforçant de combler le retard sur les historiographies étrangères : le thème était largement en friche, en France, depuis le travail pionnier esquissé par G. Martin dans les années 1930. Sous la direction de Serge Daget, Jean Mettas [1941-1975] réalise un répertoire des expéditions négrières françaises qui reste encore une référence incontournable, même si le décès prématuré de ce chercheur ne lui a pas permis de rédiger la thèse qu'il envisageait à partir de ce travail colossal [1706]. Le décès de S. Daget, qui réalise le répertoire sur la traite au XIX^e siècle, interrompt le projet de thèse sur les armements négriers bordelais entrepris sous sa direction par Éric Saugera, qui publie toutefois le résultat de ses recherches [1474]. Avec un questionnement différent, Olivier Pétré-Grenouilleau s'attelle par la suite au devenir des élites négrières nantaises [1345]. Sa production relativise l'importance de la traite négrière pour l'économie française et plus généralement de la traite transatlantique pour la croissance européenne [1707].

Sous l'influence des études sur la consommation des biens et leurs usages sociaux, tout comme sous le poids d'une demande éditoriale visant un public plus large que celui s'intéressant aux livres d'histoire économique quantitative, des ouvrages portant sur le sucre, le thé, le café, l'opium voient le jour dans les années 1990 sous la plume d'historiens qui s'étaient consacrés auparavant à l'étude des flux marchands, tels J. Meyer, F. Mauro ou P. Butel. Aboutissement

logique de leurs recherches précédentes, ces travaux présentent des éléments relatifs aux échanges de ces produits, mais sans que le quantitatif soit seul présent. Certes, cela s'explique par leur caractère de relative vulgarisation, mais c'est aussi l'indication que le temps des études quantitatives approfondies des flux commerciaux est, pour l'instant, révolu.

DÉCLIN OU NOUVELLES TENDANCES À L'HORIZON ?

En réalité, si elle n'est plus au cœur d'une historiographie qui ne jure désormais que par les représentations, et si elle n'occupe plus le devant de la scène, la recherche sur les échanges maritimes de l'époque moderne poursuit sa route dans les années 1990, sans fracas, et montre même quelques signes encourageants de reprise depuis quelques années.

Les historiens peuvent désormais profiter pleinement des leçons de quelques grandes figures de l'histoire maritime qui, sans occuper le devant de la scène, avaient eu le courage de s'attacher avec persévérance aux trafics plus prosaïques et pourtant combien fondamentaux, de la mer du Nord et de la Baltique, ou encore de ceux qui mettaient en garde contre toute analyse parcellaire du commerce maritime. Parmi ceux-ci, je pense surtout à Michel Morineau, dénonçant les risques d'escamoter, dans les analyses des réussites du commerce colonial français du XVIII^e siècle, la question essentielle des débouchés et des mécanismes de compensation internationaux dans un jeu des échanges global [1708].

Pierre Jeannin a poursuivi avec rigueur, modestie et ténacité pendant un demi-siècle l'étude des marchands du Nord au début de l'époque moderne [899-904], qu'il traquait en mettant à profit des sources redoutables. Si sa production, à lire et méditer, ne remplit pas des tablettes – contrairement à ses milliers de fiches – son legs est pourtant majeur. Il a entre autres formé quelques jeunes chercheurs qui n'ont pas succombé à l'attrait de l'histoire des mentalités qui remplissait les amphithéâtres de l'EHESS dans les années 1990. Il y avait peu, très peu de Français dans les cours de Pierre Jeannin ; parmi eux, Jacques Bottin [232] et Marie Pelus-Kaplan [1709], continuent à alimenter la recherche sur les trafics et les marchands du Nord. Plusieurs jeunes étrangers se sont formés aux cours dispensés par Pierre Jeannin ou ont profité de ses conseils à l'époque de leur doctorat : quelques-uns sont actifs aujourd'hui dans le monde universitaire français, comme S. Marzagalli ou A. Wegener [1152, 1665], d'autres ont terminé des thèses probes et denses [1658-1659 ; 1710]. Dans le même esprit, P. Pourchasse a consacré sa thèse à l'étude du commerce entre la France et le Nord au XVIII^e siècle

[1376], s'efforçant de prendre en compte aussi les suggestions des approches systémiques et la théorie des coûts de transaction, qui animent la recherche scandinave depuis plusieurs années.

Prosaïques, aussi, les études sur le commerce du sel, auquel s'est consacré tout particulièrement Jean-Claude Hoquet [846-850]. Et pourtant, en dépit de l'exotisme du commerce asiatique et antillais et de l'attrait des cargaisons d'argent du Potosi, l'essentiel des échanges maritimes de l'époque moderne porte sur le sel, les céréales, le vin. C'est à partir de ces constats que se sont développées au cours des dernières années les études sur le cabotage, menées par Gérard le Bouëdec [1007, 1009, 1013] et par Gilbert Buti [331-340], et par leurs étudiants, mais qu'avaient remarquablement initiées C. Huetz de Lempis dans son ouvrage déjà cité.

40

Longtemps négligé au profit de l'étude des trafics plus « nobles », car plus prestigieux, plus riches, plus lointains, on s'est rendu enfin compte que le cabotage constitue une clé essentielle pour comprendre les échanges maritimes, la construction des espaces commerciaux et l'articulation entre grands ports et façades littorales. Gilbert Buti et Daniel Panzac, qui s'est attaqué au commerce du Levant [1711], ont su renouveler notre compréhension de la navigation méditerranéenne et de ses logiques de fonctionnement, mettant en lumière les interrelations qui permettent le jeu de l'échange. Ces acquis n'ont été possibles qu'à partir des dépouillements massifs de sources, dont les auteurs ont su montrer l'extrême richesse mais aussi les limites qui incitent à les croiser. Leur démarche permet de quantifier les échanges tout en ne perdant pas de vue les individus qui les ont animés. C'est ainsi que, insensiblement, le quantitatif refait surface, mais enrichi des modèles interprétatifs contemporains qui conçoivent les relations sociales en termes de réseaux et d'interrelations fondées sur les rapports de confiance. Dans la même mouvance, j'ai moi-même exploré la mise en place des réseaux transatlantiques entre Bordeaux et les États-Unis au lendemain de l'indépendance américaine [1153, 1712]. L'intérêt se porte aussi sur les mécanismes de substitution qui permettent la poursuite des échanges en temps de guerre et sur les changements de pavillon et autres subterfuges qui s'opèrent alors. Plus que jamais, ces périodes de conflit nécessitent la prise en compte de l'ensemble des échanges : la leçon de M. Morineau a été intégrée [1713].

La tendance à quantifier les échanges (nombre de navires, tonnage, valeur) telle qu'elle était pratiquée dans les années 1970 ne permettait pas de les saisir dans leurs interconnexions : les flux étaient perçus à l'entrée et/ou à la sortie d'un port, souvent à partir d'une seule source majeure, mais la logique de l'ensemble, qui naît d'interactions multiples, était généralement effacée par

l'agrégation des données. Face à cette impasse, certains s'étaient repliés dans la micro-histoire d'un armateur ou d'une expédition, qui offrait la possibilité d'une histoire incarnée, permettant de saisir les acteurs et leur rôle. Mais il semble possible aujourd'hui de relancer une approche quantitative plus large qui participe à une lecture systémique des échanges.

La génération qui a assimilé tant bien que mal la production du dernier demi-siècle est consciente des limites des lectures quantitatives classiques qui agrègent les données et effacent les cas et les stratégies individuelles, mais aussi de celles de l'étude d'un cas qui n'est pas nécessairement représentatif des logiques globales. La volonté de sortir d'une lecture linéaire et polarisée des échanges – tel le mouvement d'un port, dont on saisit la géographie commerciale directe, mais pas les étapes complexes qui sont en aval et en amont des expéditions qui arrivent et qui sortent du port étudié – se traduit dès lors par la recherche d'une lecture systémique permettant de ne pas perdre de vue l'individualité des parcours, des stratégies, des cas, tout en saisissant les échanges aussi de manière globale. Bref, il s'agit de varier constamment d'échelle et de profiter des apports des lectures « macros » et « micros ». Les instruments technologiques qui faisaient défaut à la génération des années 1970 existent : les fiches perforées ont cédé la place aux logiciels pour la construction de bases de données relationnelles installés sur de microordinateur, et les SIG permettent désormais de lier bases de données et représentation cartographique de manière directe.

Si les nouvelles technologies facilitent l'analyse des données, les dépouillements des séries d'archives sont toujours aussi chronophages que par le passé. Or, une lecture systémique suppose la collecte préalable d'un nombre d'informations extrêmement considérable, dépassant les capacités individuelles et nécessitant la mise en place de collaborations nationales et internationales : pour vérifier que la destination déclarée à la sortie d'un port ne soit pas fictive, pour comprendre l'origine des marchandises importées, il faudrait idéalement consulter les sources et les archives de l'ensemble des places commerciales avec lequel le port est en liaison. Chaque chercheur détient, à partir des sources qu'il a exploitées, des informations qui permettraient de compléter le cadre que d'autres s'efforcent de reconstituer. Seule la mise en commun des informations peut permettre de dépasser les limites d'une recherche qui, de fil en aiguille, ne peut finir que par embrasser l'ensemble des économie-monde de l'époque moderne. Dans un climat institutionnel qui rend désormais plus aisée la coopération entre chercheurs appartenant à différents laboratoires de recherche (GIS, ANR, appels à projet européens), est ainsi née l'idée de constituer une base de données relationnelle

de la navigation entre le *xvi*^e et le *xix*^e siècle, qui sera alimentée au fil des dépouillements. Ce projet, nommé Navigocorpus³, a été validé par l'Agence nationale de la recherche en 2007, et devrait permettre vers 2010-2011 de mettre en ligne les informations disponibles, à l'instar de ce que le groupe réuni autour de D. Eltis et D. Richardson a fait pour les voyages de navires négriers <www.slavevoyages.org/>. Si ce projet collectif aboutit, tout un chacun pourra puiser à sa guise dans la base pour mener à bien ses recherches et renouveler, à partir de ses centres d'intérêt, le regard que nous portons aux échanges maritimes.

42

En observant les avatars du dernier demi-siècle de l'historiographie française sur les échanges maritimes à l'époque moderne, force est de constater que celle-ci semble avoir sombré corps et bien, du moins dans l'horizon international, après une phase glorieuse dans les années 1960-1970. Ce qui apparaît comme une crise dans les années 1980-1990 peut s'expliquer par des causes diverses, parmi lesquelles certaines relèvent du fonctionnement des institutions de recherche (facteurs générationnels, évolution de l'université française avec ses vagues inégales de recrutements, modifications dans les modalités d'organisation de la recherche, passage de la thèse d'État à l'habilitation introduisant un flottement dans les critères pendant une dizaine d'années dans une phase déjà critique pour l'histoire maritime), d'autres dépendent des phénomènes cycliques dus à la mode, l'essor de l'histoire sociale et des mentalités se faisant au prix du déclin général de l'histoire économique.

Entre navigateurs solitaires et pilotins jetés par-dessus bord par l'institution, le passage de témoin entre générations n'a pas toujours été aisé, ni linéaire. En dépit des vents et marées, toutefois, la recherche sur les échanges maritimes de l'époque moderne montre en France des signes encourageants : les années à venir nous diront si le bateau, en dépit de son équipage encore insuffisant, tiendra son cap. Ses figures de proue, en tout cas, leur montrent la route.

3 Navigocorpus est coordonné par Silvia Marzagalli (CMMC, Nice) et porté également par Pierrick Pourchasse (CRBC, Brest) et Jean-Pierre Dedieu (LARHRA).